IX kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

Komisja Infrastruktury

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW TRANSPORTU KOLEJOWEGO (NR 3)**

z dnia 22 czerwca 2022 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury

– podkomisji stałej do spraw transportu kolejowego (nr 3)

22 czerwca 2022 r.

Podkomisja stała do spraw transportu kolejowego, obradująca pod przewodnictwem posła **Mariusza Trepki (PiS)**, przewodniczącego podkomisji, rozpatrzyła:

– informację pełnomocnika rządu ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego dla RP na temat ilości i lokalizacji węzłów kolejowych do obsługi CPK.

W posiedzeniu udział wzięli: **Marcin Horała** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, pełnomocnik rządu ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego, **Kornel Drabarek** doradca ekonomiczny Najwyższej Izby Kontroli, **Mikołaj Wild** prezes spółki Centralny Port Komunikacyjny wraz ze współpracownikami, **Jakub Majewski** prezes zarządu Fundacji ProKolej, **Marek Wójcik** pełnomocnik zarządu Związku Miast Polskich oraz **Arnold Bresch** członek zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Osiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu podkomisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Mariusz Trepka (PiS):

Dzień dobry państwu. Szanowni państwo, otwieram posiedzenie podkomisji stałej do spraw transportu kolejowego Komisji Infrastruktury.

Witam panie i panów posłów. Witam zaproszonych gości. Pozwolę sobie odczytać z listy. Witam pana Marcina Horałę, pełnomocnika rządu ds. CPK. Są z nami: Mikołaj Wild, prezes spółki CPK; Marek Langer, dyrektor Biura Strategii i Planowania, Projektowania i Inżynierii Biura Realizacji Podprogramu Kolejowego CPK; Michał Jasiak zastępca dyrektora ds. analiz, Pion Kolejowy, Biuro KPR CPK; Robert Szymczak, starszy specjalista ds. planowania lotniska, Biuro Strategii i Planowania Podprogramu Lotniskowego CPK; Grzegorz Puchała, kierownik Programu Dobrowolnych Nabyć, Biuro Realizacji Podprogramu Nieruchomości; Daniel Wyszkowski, radca prawny, kierownik zespołu ds. pierwokupu, wsparcia gospodarowania i wywłaszczeń, Biuro Zarządzania Nieruchomościami CPK; Arnold Bresch, członek zarządu PKP PKL S.A.; Kornel Drabarek, doradca ekonomiczny Najwyższej Izby Kontroli; Karina Kozłowska, przewodnicząca koła grodziskiego Partii Zieloni. Nie wiem, czy pani jest.

Szanowni państwo, stwierdzam kworum. Zgodnie z przedstawionym porządkiem, przedmiotem dzisiejszego posiedzenia będzie informacja pełnomocnika rządu ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego dla RP na temat ilości i lokalizacji węzłów kolejowych do obsługi CPK. Czy są uwagi do porządku? Nie widzę. Wobec niezgłoszenia wniosków do porządku dziennego stwierdzam jego przyjęcie.

Przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Panie ministrze, jest prezentacja?

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, pełnomocnik rządu ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego Marcin Horała:

Tak, jest.

Przewodniczący poseł Mariusz Trepka (PiS):

To bardzo prosiłbym o przedstawienie informacji.

Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu ds. CPK Marcin Horała:

Tak jest. Dzień dobry. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, pozwoliliśmy sobie na drobny poślizg, żeby móc państwu zaprezentować prezentację, która wprowadzi nas w omawiany temat, temat potraktowany szeroko, czyli temat inwestycji kolejowych CPK. Mamy tutaj również cały zakres ekspertów, którzy później będą dostępni dla państwa pytań.

Tytułem wstępu, który, mam nadzieję, wszyscy państwo słyszeli, pozwolę go sobie zasadniczo pominąć i zupełnie streścić. Program CPK, czyli program budowy nowego kośćca, nowego kręgosłupa systemu transportowego Polski, jest programem zaprojektowanym od góry do dołu, tzn. opierającym się na wszechstronnej analizie potrzeb transportowych naszego kraju, można powiedzieć, że na nadrobieniu zadania, co różni system transportowy Polski od systemów transportowych państw naprawdę wysoko rozwiniętych.

Co już mamy, a czego nam brakuje? Niewątpliwie brakuje nam dużego międzykontynentalnego lotniska. Nie ma takiego w całym regionie Europy Środkowo-Wschodniej. Z tym CPK jest często utożsamiane w debacie medialnej, podczas gdy, jeżeli chodzi o liczbę projektów i wielkość nakładów, jest to przede wszystkim program inwestycji kolejowych. Można powiedzieć, że największe braki, jeżeli chodzi o system transportowy Polski, identyfikujemy w zakresie infrastruktury kolejowej. Plus oczywiście zupełnie nie mamy systemu kolei dużych prędkości. Mniej więcej, żeby powiedzieć obrazowo, w obszarze infrastruktury kolejowej jesteśmy w miejscu, w którym, jeżeli chodzi o infrastrukturę drogową, byliśmy jakieś dwadzieścia, dwadzieścia kilka lat temu, kiedy nie było autostrad i dróg ekspresowych. Praktycznie rzecz biorąc, teraz nie ma systemu kolei dużych prędkości.

Założeniem programu jest dostarczenie mobilności kolejowej dużym obszarom naszego kraju, całemu szeregowi miejscowości. To również oczywiście wpisuje się w założenia unijnej sieci TEN-T czy TNT. Są dwie szkoły wymawiania tego skrótowca w Polsce. Zostańmy przy TEN-T. Mapa, która jest teraz widoczna, obrazuje, które z nich wchodzą w sieć bazową, w sieć bazową rozszerzoną, a które w sieć kompleksową. Jak widać, jest sporo inwestycji z programu CPK. Zasadniczo są to inwestycje, które w ramach naszych zobowiązań wspólnotowych i tak musielibyśmy wykonać, żeby zrealizować sieć TEN-T, choć inna sprawa jest taka, że one też odpowiadają, co jest najważniejsze, potrzebom transportowym naszego kraju.

Jest więc podprogram lotniskowy, kolejowy, o tym już mówiłem, nieruchomości, czyli wszystko, co jest potrzebne, żeby wybudować jakąkolwiek inwestycję, i wreszcie, kolejny komponent CPK – aerotropolis i rozwój. O tym też dzisiaj nie będziemy mówić, bo to nie jest przedmiot tego posiedzenia Komisji. Zasygnalizuję więc tylko, że powstanie nowego węzła komunikacyjnego, na mapie świata, a już na pewno Europy, jednego z najlepiej skomunikowanych miejsc, niewątpliwie będzie ośrodkiem przyspieszonej urbanizacji, rozwoju przestrzenno-gospodarczo-społecznego. CPK zajmuje się projektowaniem tego rozwoju tak, żeby to nie przebiegało w sposób chaotyczny, tylko w sposób niosący ze sobą maksymalne korzyści dla gospodarki i dla społeczeństwa.

Krótka historia tego, co za nami… Punktem zero, jeżeli chodzi o program inwestycyjny, był rok 2017. To wtedy zaczyna bić zegar czasu trwania procesu inwestycyjnego. Można powiedzieć, że wtedy jest przyjęcie koncepcji, powołanie pełnomocnika, zainicjowanie tego projektu. Później… To nie jest zamierzchła historia, więc też nie będę tego dokładnie referował, bo chyba wszyscy to pamiętamy. Dość powiedzieć, że ten rok to przede wszystkim rok prac na STEŚ. To rok pozyskania kluczowych partnerów do ról takich jak chociażby master planner, główny inżynier, architekt itd., itd., wszystkich ról, które są potrzebne w megaprojekcie, w dużym projekcie inwestycyjnym. To również kończenie prac STEŚ, o czym za chwilę będę mówił szerzej. Rok przyszły to będzie rok rozpoczynania robót budowlanych, mówiąc ściśle językiem inżynierskim, przygotowawczych prac budowlanych. Kolejnym wielkim kamieniem milowym, nie wchodząc w zbędne szczegóły, będzie 2027 r. i pierwsze planowane zakończenia budów, a 2034 r. to w tym momencie planowane ukończenie całego spójnego nowego systemu transpor-

towego Polski, a więc budowy blisko 2 tys. km nowych linii kolejowych i kilku tysięcy zmodernizowanych.

Już teraz udało się pozyskać do projektu bardzo kluczowych partnerów. Z Polski są to podmioty dosyć oczywiste, więc chyba nie trzeba tu mówić zbyt dużo, natomiast podpisane umowy międzynarodowe to współpraca z czołowym partnerem, inwestorem strategicznym, czyli port lotniczy Incheon i Korea Południowa w wymiarze współpracy międzyrządowej, ale również Wielka Brytania. Taką umowę mamy podpisaną również z Hiszpanią. To również Francja, zwłaszcza SNCF. SNCF jest partnerem, jeżeli chodzi o prace nad wymogami technicznymi systemu kolei dużych prędkości. Jest to zresztą projekt finansowany przez Komisję Europejską, a więc z zaplecza eksperckiego. SNCF to państwowa francuska firma, która zarządza kolejami TGV, mówiąc w dużym skrócie i uproszczeniu. Jest to projekt finansowany w całości przez KE jako transfer wiedzy. To cały szereg partnerów ze świata Polski i nauki.

Nawiasem mówiąc, jednym z głównych założeń projektu jest to, żeby we wszystkich obszarach, w których w Polsce brakuje kompetencji, a zwłaszcza kompetencji praktycznych… Jeżeli na przykład nie mamy międzykontynentalnego lotniska, to nie mamy praktyków budowy i zarządzania takim lotniskiem. Jeżeli nie mamy systemu kolei dużych prędkości, to nie mamy praktyków budowy i zarządzania takim systemem, więc know-how i zasoby eksperckie w niektórych obszarach musimy pozyskiwać z zagranicy, ale zawsze staramy się je łączyć z zasobami polskimi, żeby przy okazji naszego projektu następował również transfer wiedzy i umiejętności do Polski.

Główny przedmiot naszego zainteresowania, czyli inwestycje kolejowe, to blisko 2 tys. km nowych linii kolejowych. Tytułem wyjaśnienia powiem, że jeszcze stosunkowo niedawno mogli się państwo spotkać z liczbą 1,8 tys. km nowych linii kolejowych. Wynika to z zaawansowania procesów planistycznych. Dopóki coś jest na poziomie strategicznego studium korytarzowego, można powiedzieć, że jest kreską na mapie, natomiast kiedy schodzimy na niższy, bardziej szczegółowy poziom planowania, kiedy się rozrysowuje bocznice, skrzyżowania, tory odstawcze, to robi się nieco więcej kilometrów torów. Dokładnie będzie to 1981 km nowych linii kolejowych. To jest 30 zadań inwestycyjnych, no i podstawowa sprawa, czyli wprowadzenie do Polski systemu kolei dużych prędkości.

Traktując to spotkanie nieco bardziej ekspercko niż zwykłe obrady Komisji czy tym bardziej obrady plenarne, gdzie wątek polityczny jest na pierwszym miejscu, tytułem wyjaśnienia, bo ten wątek się pojawiał, powiem, że nasza kolej dużych prędkości nie spełnia unijnych kryteriów kolei dużych prędkości. Dlaczego? Przede wszystkim dlatego, że częściej będzie się zatrzymywała. Tylko że spełnienie unijnych kryteriów kolei dużych prędkości nie daje nic poza zakazem wprowadzenia *public service* na tych liniach, tzn. wtedy muszą być one w 100% komercyjne i pociągom operującym na KDP nie można zlecać *public service*. W sensie formalnym nie spełniamy tych wymogów, bo będzie nieco wolniej, maksymalnie 250 km/h, a nie średnio, a przystanki będą częściej, dzięki czemu te linie będzie można obejmować umowami typu *public service* i, krótko mówiąc, będzie można dostarczać Polakom mobilności wszędzie tam, gdzie jest ona potrzebna jako usługa publiczna, a nie tylko jako przedsięwzięcie czysto komercyjne.

Podstawowy efekt to wszyscy mieszkańcy Polski w zasięgu stacji kolejowej w odległości nie większej niż 30 km od miejsca zamieszkania. Trzeba do tego dodać, że mowa o solidnej stacji, czyli takiej, z której jest dużo szybkich połączeń, gdzie można szybko, być może z jedną przesiadką albo bezpośrednio, dojechać w każdą część naszego kraju. Stąd czasami, kiedy dyskutujemy w debacie publicznej o liniach kolejowych, pojawiają się takie sformułowania: połączenia kolejowe do CPK czy do lotniska; budowa linii kolejowej do lotniska. Oczywiście w sensie czysto faktograficzno-leksykalnym można powiedzieć, że jest to prawda, bo tą linią kolejową dojedzie się do lotniska, natomiast co do istoty sprawy jest to niezwykle mylące, bo sugeruje, że funkcją czy celem programu kolejowego CPK jest tylko, albo nawet głównie, dowiezienie pasażerów na lotnisko. Statystyczny Polak lata raz do roku, będzie latał coraz częściej, ale nie zacznie nagle latać samolotami 20 razy do roku. Pewnie z czasem osiągniemy poziom bogatych europejskich krajów, czyli dwa, trzy razy do roku, natomiast koleją w swoich różnych życiowych sprawach Polak jeździ znacznie częściej.

Główną funkcją systemu kolejowego i inwestycji kolejowych CPK jest po prostu dostarczenie całego szeregu nowych lub istniejących, ale szybszych, częstszych, bardziej wygodnych, bardziej korzystnych połączeń kolejowych w destynacjach po całym kraju. Pewnie z perspektywy znaczącej części korzystających z nich pasażerów to, czy akurat oni przejadą przez stację CPK, czy może nawet przez nią nie przejadą i będą podróżować w innej relacji, nie będzie miało znaczenia dla ich czysto kolejowej podróży.

Harmonogram programu kolejowego… Tak jak mówiłem, teraz trwają prace nad studiami techniczno-ekonomiczno-środowiskowymi. W pierwszym przypadku zakończyły się one wyborem wariantu inwestorskiego. Od przyszłego roku będzie rozpoczynanie przygotowawczych prac budowlanych. Od 2027 r. będzie oddawanie do eksploatacji pierwszych odcinków, a 2034 r. to na ten moment planowany rok zakończenia całego systemu, aczkolwiek ten sposób projektowania systemu, o którym mówiłem, czyli od góry do dołu, czyli najpierw projektujemy ten finalny kształt, powoduje, że jest to program bardzo elastyczny i odporny na różnego rodzaju niespodzianki, opóźnienia, które, trzeba sobie szczerze powiedzieć, zawsze występują w procesach inwestycyjnych. Pewnie nigdy nie będzie programu, w którym byłoby 30 projektów i w żadnym z tych 30 projektów nikt nie odwołałby się do sądu albo od wyniku przetargu, w którym nie byłoby jakiegoś, takiego czy innego, poślizgu. Natomiast z naszej perspektywy sieciowość jest kluczowa. Chodzi nam o tę ostateczną układankę. Poszczególne puzzle, poszczególne projekty inwestycyjne, które są dokładane do tej układanki, pasują do siebie, wiec nawet jeśli jakiś puzelek trafi kawałek dalej, pół roku później, rok później, to z punktu widzenia całego systemu nie jest to żadna tragedia, choć oczywiście będziemy robili wszystko, żeby tego rodzaju nieprzyjemnych zdarzeń było jak najmniej.

Tu jest graficzne zobrazowanie stanu na 2023 r., kiedy, jak zakładamy, powinniśmy mieć 531 km w trakcie robót budowlanych i 1258 km w trakcie prac przygotowawczych. 2027 r., czyli wtedy, kiedy oddamy pierwsze odcinki do eksploatacji, to właśnie 531 km linii zrealizowanych, 456 km w trakcie robót budowlanych i 802 km w trakcie prac przygotowawczych. 2034 r. to jest ten ostateczny rok.

Oczywiście na mapkach pokazywane są tylko inwestycje robione przez CPK, czyli budowa nowych linii kolejowych, natomiast ważnym elementem tego programu jest również modernizacja istniejących linii kolejowych. Za to odpowiada zarządca, spółka PKP PLK. Tu w sposób komplementarny i uzgodniony jest rządowy dokument, uchwała na temat zamierzeń inwestycyjnych państwa w kontekście programu inwestycyjnego CPK. To jest dokument przyjęty na poziomie rządowym, który harmonizuje przedsięwzięcia różnych podmiotów. Oddzielnym podmiotem jest przecież CPK, inwestycje CPK, i one są wpisane w program inwestycyjny CPK, czym innym jest PKP PLK, Krajowy Program Kolejowy i modernizacje wykonywane przez PKP PLK. W tym wszystkim jest też oczywiście komponent drogowy i inwestycje robione przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad. Są inwestycje robione przez pomniejsze podmioty, mniejsze pod względem skali, ale niezbędne. Są to chociażby inwestycje w infrastrukturę kontroli przestrzeni powietrznej wykonywane przez PAŻP. To wszystko jest spięte, uszeregowane i usystematyzowane w dokumencie rządowym, o którym wspominałem.

Obecnie trwają prace na 10 odcinkach. Studia techniczno-ekonomiczno-środowiskowe są w toku. To 1300 km nowych linii kolejowych. Na tej mapie są one zobrazowane i widać, gdzie się znajdują. To dużo terenów w całej Polsce. Nawiasem mówiąc, dodam, bo takie pytania padały podczas debaty w Sejmie, skąd protesty społeczne, dlaczego wątpliwości. Wynika to z paru przyczyn. Po pierwsze, musimy sobie uświadomić, że do 2015 r., po 1989 r. zbudowano w Polsce niecałe 100 km nowych linii kolejowych. Właściwie jedyna większa inwestycja to Pomorska Kolej Metropolitalna, poza tym są odcinki po parę kilometrów. Jednocześnie oczywiście zlikwidowano kilka tysięcy kilometrów linii kolejowych, w związku z czym większość dorosłych współcześnie żyjących Polaków w swoim życiu nie spotkała się z takim zjawiskiem jak budowa linii kolejowej, nie słyszało, że gdzieś w okolicy, w sąsiedniej gminie budowana jest linia kolejowa, w związku z tym pozyskiwane są grunty, prowadzone są określone badania w terenie, prowadzone są konsultacje. Można więc powiedzieć, że jest to pewien szok społeczny,

bo przez 30 lat jest niecałe 100 km, a nagle jednym programem inwestycyjnym powstaje 2 tys. km.

Po drugie, inwestycje te robione są w szybkim, podkreślam: zgodnym z prawem, zgodnym z wszelkimi wymogami, niemniej jednak szybkim procesie inwestycyjnym. Bardzo często bywa tak, np. przy budowach dróg krajowych i autostrad, że są i toczą się pewne rozmowy o tym, że gdzieś w przyszłości powinna powstać określona droga ekspresowa, od 20, 30 lat wykonywane są różnego rodzaju dokumenty, opracowania, czasem nawet dochodziło do uzyskania decyzji środowiskowej, a potem nie było pieniędzy na realizację tej inwestycji. Trwało to lata, lata, lata, więc lokalna społeczność miała czas, by oswoić się z tą myślą i przyzwyczaić się. Bywały protesty, bo nie ma inwestycji, przy których nie ma protestów i z których wszyscy byliby zadowoleni, ale to wszystko było bardzo rozłożone w czasie, a tutaj mamy połączenie, jest krótki czas i duży zakres, więc kumuluje się pewna masa krytyczna protestów, aktywnego udziału społecznego w procesie wyłaniania ostatecznych przebiegów. Społeczne problemy będziemy stopniowo rozładowywać, w miarę jak proces inwestycyjny będzie szedł do przodu, jak przebiegi będą wyłaniane, jak będą podlegały określonym procedurom sprawdzającym, chociażby w toku uzyskiwania decyzji środowiskowych, a potem odwołań.

Kilka najważniejszych elementów… Pierwszy odcinek z tzw. STEŚ, w którym, można powiedzieć, te prace się zakończyły, przynajmniej w swojej najważniejszej części, jest wyborem wariantu inwestorskiego. To oczywiście najważniejszy odcinek, czyli Warszawa – CPK – Łódź. Jeżeli mnie pamięć nie myli, 7 czerwca w zeszłym roku na dworcu Warszawa Zachodnia w obecności pana premiera Mariusza Morawieckiego podpisaliśmy umowę na wykonanie studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego, a po roku, 7 czerwca tego roku, w obecności pana premiera Glińskiego na dworcu Łódź Fabryczna w Łodzi, czyli na początku i na końcu tego odcinka, zaprezentowaliśmy wynik tych prac.

Wybrany wariant inwestorski w toku analizy wielokryterialnej, wieloetapowej okazał się najbardziej optymalny, tzn. gwarantujący najmniej kolizji z zabudową, oczywiście gdzieniegdzie oprotestowywany, ale w skali całego swojego przebiegu budzący stosunkowo najmniej protestów, dający najkrótsze czasy przejazdu i najniższe koszty budowy. Pewnie rzadko zdarza się, żeby w tak jednoznaczny sposób w analizie wielokryterialnej widać było, że dany wariant jest optymalny i w wielu kategoriach naraz wyprzedza potencjalnych konkurentów, inne przebiegi. Często jest tak, że jeden przebieg jest tańszy, a drugi jest lepszy środowiskowo, trzeci z kolei jest najmniej oprotestowywany. Tu ten wybór nie był trudny i był dosyć samonarzucający się, kiedy przeprowadzono wielokryterialną analizę. Mówię o pierwszym odcinku, bo jest najważniejszy, jest *sine qua non* samego lotniska. Jest on sercem tego systemu transportowego. To 136 km nowej linii kolejowej. Eksploatacyjna prędkość maksymalna to 250 km/h, natomiast projektujemy to tak, by w razie gdyby pojawiła się możliwość i konieczność podniesienia do 350 km/h, to twarde elementy, kąty nachylenia, łuków itd., nie wymagały już dużych prac, byłoby stosunkowo łatwe podwyższenie prędkości, bez dużych inwestycji. Da to krótsze czasy przejazdu. Warszawa – Łódź to 45 minut, Warszawa – CPK to 15 minut z dworca Warszawa Centralna lub 30 minut z Łodzi Fabrycznej.

Kolejny ważny projekt kolejowy to budowa dalekobieżnego tunelu kolei dużych prędkości w Łodzi. Jak państwo wiedzą, obecnie trwa budowa tunelu w Łodzi realizowana przez Polskie Linie Kolejowe. Jest to tunel kolei konwencjonalnej, a jest również konieczność wydrążenia tunelu kolei dużych prędkości na odejściu południowym, bo tamten kieruje się w kierunku północnym w Łodzi. Będzie startował właśnie z Łodzi Fabrycznej, tak jak ten obecnie drążony tunel.

Nawiasem, trzeba powiedzieć, że jest to zakończenie zaszłości pozaborowych, bo to, że Łódź nie ma kolejowej trasy średnicowej, to, że bardzo wiele połączeń z Warszawy na zachód omijało Łódź, wynikało z tego, że w czasie zaborów Łódź była blisko granicy i carską kolej zbudowano z dworcem czołowym w Łodzi. Nie było trasy średnicowej przez Łódź i to niedomaganie, ten brak w polskim systemie kolejowym, jak widać, trwał do tej pory i dopiero teraz, bez mała po 100 latach, będzie wreszcie szczęśliwie usunięty. Piękny, duży dworzec Łódź Fabryczna przestanie ziać pustkami, tak jak to dzieje się obecnie, bo będzie tam cały szereg nowych połączeń.

W województwie mazowieckim inwestycje CPK to łącznie 328 nowych linii kolejowych i modernizacja blisko 700 km…kilometrów oczywiście. To ok. 650 km linii modernizowanych, ponad 1,5 mln, 1,76 mln mieszkańców w zasięgu nowych linii kolejowych. Oczywiście system ten służy skomunikowaniu całej Polski i mieszkańcy całej Polski zyskają cały szereg połączeń, natomiast z oczywistej przyczyny punkt, w którym te połączenia się zbiegają, czyli na Mazowszu, jest tym, w których pojawi się najwięcej połączeń, bo tutaj będzie się zbiegać kilka, mówiąc kolokwialnie, szprych. Odwołujemy się tu do koncepcji systemu komunikacyjnego „Piasty i szprych".

Będzie to więc dużo mazowieckich miast średniej wielkości. W ogóle miasta średniej wielkości to miasta najbardziej „wygrane" na procesie inwestycyjnym CPK. Największe metropolie oczywiście otrzymają więcej szybszych połączeń, ale już teraz mieszkańcy Warszawy, Poznania, Trójmiasta mają do dyspozycji dużo niezłych opcji komunikacyjnych, natomiast np. mieszkańcy Płocka mają jeden bezpośredni pociąg do Warszawy, bodajże o godz. 4:30 rano. Jedzie się pół godziny. Po realizacji programu CPK będzie to kilkanaście pociągów dziennie i dojazd będzie w 45 minut. To pokazuje skalę. Ostrołęka czy Łomża, miasta zupełnie wykluczone kolejowo, otrzymają cały szereg połączeń.

W tym miejscu warto zaznaczyć, co też jest niezwykle istotne, że projektowany przez nas system kolei dużych prędkości czy, mówiąc bardzo szczegółowo, kolei prawie że dużych prędkości jest systemem w pełni zintegrowanym. To nie będzie wydzielona infrastruktura, z której korzystać będą tylko najszybsze pociągi najwyższej klasy, tylko będzie on możliwy do wykorzystania przez pociągi wszystkich kategorii, przez zwykłe pociągi Intercity, aglomeracyjne, regionalne. Ponieważ na liniach KDP z przyczyn technicznych przynajmniej raz na jakiś czas trzeba uwzględniać tory zjazdowe, bocznice, od razu jest okazja, żeby w danej okolicy powstawały nowe przystanki kolejowe, na których – nawet jeżeli będą one w na tyle małych ośrodkach, że pociąg KDP nie będzie się w nich zatrzymywał – pociągi niższego rzędu będą mogły się w nich zatrzymywać i oferować cały szereg nowych połączeń. Przykładowo dla województwa mazowieckiego pokazane są zyski, jeżeli chodzi o czasy dojazdu do różnych miejsc w Polsce.

Numer dwa to województwo łódzkie, które oczywiście zyskuje, z tej samej przyczyny jak mazowieckie. To ponad 200 km nowych linii i 300 km linii rewitalizowanych czy modernizowanych, bo modernizacja to bardziej adekwatne słowo. To ponad 2 mln zasięgu nowych linii. Jeżeli mówimy o liczbie połączeń, proszę zwrócić uwagę na to, jaka to jest skala przełomu. Np. z Łodzi do Warszawy to nie 20 połączeń dziennie, tylko 87 połączeń dziennie. Z Łodzi do Wrocławia to nie 5, tylko 24 połączenia. Do Poznania nie 4, tylko 36. To jest wzrost w liczbie oferowanych połączeń idący w setki procent.

Wrócę do tego, co mówiłem na początku o tym, że program CPK jest elementem, najpierw na skali makro, analizy potrzeb transportowych całej Polski. Jednym z ewidentnych problemów, jakie mamy obecnie, to bardzo znacząca dominacja transportu kołowego nad transportem szynowym. Jeżeli porównamy się z rozwiniętymi krajami europejskimi, to mamy zdecydowanie wyższy udział transportu kołowego. Jest to spowodowane m.in. ewidentnymi brakami w infrastrukturze kolejowej. Na wielu oczywistych odcinkach w ogóle brakuje połączeń, a na istniejących połączeniach brakuje przepustowości. Brakuje już teraz, w tym momencie, nie za pięć, dziesięć lat, kiedy społeczeństwo będzie bogatsze, jeszcze bardziej mobilne i jeszcze bardziej będzie chciało podróżować, ale już teraz.

Jeżeli średnia prędkość pociągu towarowego w Polsce wynosi dwadzieścia parę kilometrów na godzinę, to jest tak m.in. dlatego, że pociągi stoją, zamiast jechać. Stoją, bo czekają, żeby zwolniły się tory. Tymczasem trendy w światowej gospodarce nie tylko są, jakie są, ale wojna na Ukrainie jeszcze je przyspieszyła. Paliwa są coraz droższe, opłaty emisyjne są coraz droższe i system transportowy, który jest tak bardzo przeważony na rzecz transportu kołowego, będzie coraz bardziej kulą u nogi rozwoju gospodarczego i społecznego Polski, jeżeli go nie zmienimy. Będzie powodował, że nasza gospodarka będzie coraz mniej konkurencyjna, bo koszt dowozu podzespołu produktów i dojazdu pracowników będzie po prostu nieproporcjonalnie wysoki w stosunku do państw, które w znacznie większej mierze opierają go na transporcie szynowym.

Stąd konieczność przeniesienia znaczącej części transportu na szyny. Stąd konieczność zbudowania nowej infrastruktury kolejowej w Polsce, bo istniejąca po prostu nie obsłuży większego roku. Na określonych kierunkach ma taką przepustowość, jaką ma. Dopóki nie wybudujemy nowej linii kolejowej, która przejęłaby *circa about* połowę ruchu z danego kierunku, po prostu więcej już się nie da. Tak jak mówię, kiedy wystąpiła wojna na Ukrainie i nagle trzeba przetransportować np. duże wolumeny ukraińskiego zboża od granicy do portów, już teraz co chwila wyczuwamy granicę przepustowości, to, jakie są braki w przepustowości infrastruktury.

Kończę dygresję. Województwo dolnośląskie to 122 km nowych linii kolejowych i 110 km istniejących. Tutaj jest jedno z transgranicznych połączeń w kierunku przez Wrocław na Pragę. To ponad 2 mln mieszkańców w zasięgu linii. Województwo śląskie to 146 km nowych linii, modernizacja 247 km linii i 3,6 mln mieszkańców. Drugi z kierunków transgranicznych to Katowice – Jastrzębie Zdrój i granica państwa. To jest zresztą… Nie będę uprzedzał faktów.

To jest bardzo ważne. Tu są przykładowe korzyści, tym razem jeśli chodzi o czasy przejazdu z Katowic, z Bielska-Białej, z Częstochowy, z największych miast województwa śląskiego, bo wiem, że nie wszystko jest tożsame z geograficznym pojęciem Śląska. Tutaj też są duże korzyści.

Województwo lubelskie to 194 km. Tutaj warto wskazać na naszą nową inwestycję budowaną z CPK: Trawniki – Krasnystaw – Zamość – Bełżec. Proste jej przedłużenie… Takie rozmowy już obecnie się toczą. Oczywiście czekamy na pozytywne dla Ukrainy zakończenie wojny, ale kiedy ta wojna się zakończy, w ramach różnych inicjatyw infrastrukturalnych, które będą dążyły do odbudowy tego kraju… Między innymi w europejskiej szerokości toru linia kolei dużych prędkości przez Lwów do Kijowa idealnie wpina się w naszą szprychę, która była projektowana właśnie z myślą o tym przedłużeniu. Można powiedzieć, że po naszej stronie jesteśmy gotowi, a nawet mamy już zaawansowany proces inwestycyjny, który jest w toku.

Tu znów przykładowe korzyści: z Lublina do Warszawy będzie dwa razy więcej połączeń, a z Lublina do Zamościa 16 razy więcej połączeń, z Zamościa do Warszawy 16 razy więcej połączeń. To znów pokazuje skokową skalę korzyści, która jest nie do osiągnięcia inaczej niż poprzez budowę nowych linii w nowym śladzie i nowych dodatkowych połączeń.

W konsultacjach społecznych, wśród protestów bardzo często pojawiają się takie postulaty: „Po co w ogóle budować nowe linie, jeśli są stare? Należałoby je ewentualnie rozbudować, zmodernizować”. Po pierwsze, to jest właśnie kwestia przepustowości, tzn. w największym uproszczeniu jest tak, że dwie linie będą miały prawie dwa razy większą przepustowość i będą w stanie obsłużyć dwa razy większą liczbę pociągów niż nawet zmodernizowana, ale jedna stara linia. Po drugie, linie, które były budowane kiedyś, były budowane dla innych kolei o zupełnie innych parametrach, dla innych, wolniejszych pociągów, więc ich niezwykle twarde, podstawowe, elementarne elementy, jak promienie łuków, jak kąty nachyleń, nie odpowiadają wymogom nowoczesnej kolei, a zwłaszcza kolei dużych prędkości. Często po prostu nie da się ich zmodernizować do takiego standardu. Tam, gdzie się da, to robimy. Jak państwo widzieli, są całe kilometry linii kolejowych, które są modernizowane przez PKP PLK, które nie są objęte nowymi inwestycjami budowanymi przez CPK, ale w wielu miejscach niestety się nie da i trzeba wybudować nową linię, żeby osiągnąć te korzyści transportowe.

Kolejne województwo to województwo podkarpackie. To 156 km linii nowych i 200 km modernizowanych. Na przykład połączenie do Warszawy jest co 60 minut. Zresztą województwo podkarpackie to dobry przykład. Jak państwo zaobserwowali, jakie jest połączenie pociągiem klasy premium Pendolino do Rzeszowa, to jest przez Kraków. Nie trzeba być wybitnym geografem, wystarczy mieć jakiekolwiek pojęcie o geografii Polski, by wiedzieć, że połączenie przez Kraków z Rzeszowa do Warszawy czy z Warszawy do Rzeszowa to jest połączenie dalece nieoptymalne, w którym znacząco nadkłada się drogi, ale nie ma bezpośredniego połączenia w miarę po linii prostej, o które aż się prosi.

Kolejne województwo to Podlasie. To 56 km nowych linii, w tym podłączenie do sieci kolejowej Łomży, chyba drugiego największego miasta w Polsce, które obecnie nie

ma pasażerskich połączeń kolejowych, które jest wykluczone kolejowo. To miasto, które ma sześćdziesiąt kilka tysięcy mieszkańców. Pewnym standardem w wysoko rozwiniętych państwach europejskich jest to, że wszystkie miasta powyżej 10 tys. mieszkańców mają połączenia kolejowe. W Niemczech, w Czechach są to jakieś pojedyncze, absolutnie wyjątkowe przypadki, np. miast otoczonych górami ze wszystkich stron. To bardzo szczególne przypadki. W Polsce jest ok. 100 miast. Skalę zapóźnień i potrzeb inwestycyjnych pokazuje to, że nawet miasta takie jak blisko stutysięczne Jastrzębie-Zdrój czy ponad siedemdziesięciotysięczna Łomża są całkowicie wykluczone z transportu kolejowego.

Dla województwa warmińsko-mazurskiego to 75 km nowych linii i 161 km modernizowanych. Szczególnie ta sama szprycha czy to samo połączenie, które podłączy do systemu kolejowego Łomżę, dalej jest przedłużane do Giżycka. Modernizowana jest linia do Olsztyna. Tu również jest ruch wakacyjny czy na długie weekendy. Żeby warszawiacy niekoniecznie stali w korkach i rozjeżdżali Mazury samochodami, będzie można podróżować kolejowo. To jest zresztą jeden z dużych braków obecnej infrastruktury kolejowej systemu połączeń kolejowych w Polsce: dobry dojazd do miejscowości turystycznych, takich, które generują ruch turystyczny. Tych połączeń też bardzo brakuje, co powoduje negatywne skutki również dla samych tych miejscowości. To również skrócenie czasu przejazdu: chociażby Olsztyn – Warszawa to 1 godzina i 40 minut, czyli o godzinę szybciej niż obecnie.

Dla województwa wielkopolskiego to 230 km nowych linii i 575 km modernizowanych. To chociażby zwiększenie połączeń do Warszawy z 12 do 48 z Poznania, z 2 do 48 z Kalisza. Z Leszna takie połączenie obecnie nie występuje, a będzie ich 16. To pokazuje skalę korzyści, zwłaszcza dla średnich, nieco mniejszych miejscowości.

Pomorskie to 93 km nowych linii kolejowych i modernizacja 377 km. To kluczowa sprawa, która właśnie teraz, w kontekście wojny na Ukrainie, transportu zboża ukraińskiego czy transportu węgla drogą morską do Polski. Unaoczniło nam się, jaka to jest potrzeba, tzn. obecnie praktycznie cały transport towarowy z węzła Trójmiasto, a więc z największego, bo Gdańsk i Gdynia, jak razem policzyć, to jest obecnie już największy port na Bałtyku pod względem przeładunków… Z największego więc portu pod względem przeładunków na Bałtyku transport na przytłaczającym kierunku, czyli na południe i z południa, odbywa się po tej samej linii kolejowej, którą odbywa się również transport pasażerski między Warszawą a Trójmiastem. To sławetne Zajączkowo Tczewskie, gdzie już teraz można obserwować kolejki pociągów towarowych czekających na wolne tory.

W ramach modernizacji PKP PLK jest modernizacja linii nr 201, dawnej magistrali węglowej przez Kościerzynę. To jest jeden element, który uruchomi nam dodatkową, alternatywną linię dowozu towaru, oczywiście również pasażerów, ale kongestia dotyczy przede wszystkim towarów, a docelowo w ramach inwestycji CPK to jest to, co jest zaznaczone na czerwono – bezpośrednio do węzła Trójmiasto. To dokończenie centralnej magistrali kolejowej, tzn. CMK-Północ, aż do samego Trójmiasta, co spowoduje, że w miejsce obecnego jednego połączenia powstaną trzy alternatywne i ten ruch będzie mógł jeszcze znacząco wzrosnąć i rozłożyć się tak, żeby nie było kongestii. Obecnie, już w tym momencie są one bardzo dużym problemem i oczywiście wielka szkoda, że te inwestycje… Chociaż modernizacja linii nr 201 nie została uruchomiona z dziesięć lat temu, niewątpliwie już wtedy była taka potrzeba.

Województwo kujawsko-pomorskie to 168 km nowych linii i 233 km modernizowane. To znów skrócenie czasu połączeń, chociażby z Bydgoszczy do Warszawy prawię o połowę, z Bydgoszczy do Gdańska o jedną trzecią itd, itd.

Województwo lubuskie to akurat głównie modernizacje, znów skrócenie czasu połączeń i dużo nowych połączeń. Nabiorę trochę tempa. W województwie opolskim to również modernizacja linii przez Opole. To nowe, coraz częstsze, coraz szybsze połączenia. Świętokrzyskie to budowa zarówno nowych, jak i modernizowanych linii. To znów znaczące korzyści, jak chociażby przejazd z Kielc do Warszawy krótszy o połowę niż obecnie, z Sandomierza, z Buska-Zdroju, z Końskiego, z Ostrowca, ze Skarżyska-Kamiennej. Po tych nazwach widać to, co już mówiłem, czyli to, że to przede wszystkim średnie miejscowości zyskują na tych inwestycjach.

Województwo małopolskie to 204 km nowych linii i 289 km istniejących. Tu można wskazać np. Tarnów jako takie miasto, które otrzyma zdecydowanie więcej połączeń niż obecnie, ale to też chociażby Nowy Sącz.

Co jest narzędziem planowania tej sieci? Przede wszystkim narzędzie analityczne: pasażerski model transportowy, który pozwolił na zamapowanie potoków pasażerów, strumieni transportowych, również na ich wielowariantowe przeanalizowanie. Do tego narzędzia można wrzucić różnego rodzaju dane. Ono przeliczy, jak budowa danej inwestycji wpłynie na natężenie ruchu, na liczbę połączeń, na liczbę pasażerów. Różnego rodzaju zmienne, jak chociażby PKB, zmienne demograficzne przez wskaźnik motoryzacji, to wszystko jest tu uwzględnione i pozwala tak racjonalnie planować inwestycje transportowe, żeby, mówiąc krótko, były one systemowe, żeby tworzyły system.

Wielokrotnie powtarzam, że choroba dziecięca Polski jako członka UE, gdzie krótko po przystąpieniu do UE zachłysnęliśmy się tym, że są dostępne fundusze i że trzeba wydawać fundusze europejskie… Różnego rodzaju inwestycje, od samorządów, niestety również przez inwestycje centralne, były długo planowane. Sukcesem jest wydać jak najwięcej unijnych pieniędzy, w związku z tym np. wybieramy inwestycje, które są łatwe i szybkie w realizacji, w związku z tym jest duża szansa, że uda się je szybko rozliczyć, przedstawić fakturę, a wykonanie funduszy unijnych będzie na 100%, natomiast nie zawsze jest tak, że te najszybsze i najłatwiejsze w realizacji to te najpotrzebniejsze i najbardziej priorytetowe chociażby z punktu widzenia potrzeb transportowych, jak w tym przypadku, choć to dotyczyło wszystkich inwestycji. Mógłbym tutaj długo mówić np. o wykorzystywaniu środków unijnych na inwestycje w lotniska, ale to też nie jest temat dzisiejszego spotkania.

Teraz odwrotnie, określamy, jakie są potrzeby Polski, jakie są najbardziej brakujące, priorytetowe połączenia. Projektujemy ten system i pod to szukamy środków. Oczywiście w znacznej mierze będą to środki unijne, a jak się nie uda, to środki polskie, ale musimy wykonać ten ostatni krok dzielący nas od państw wysoko rozwiniętych w dziedzinie systemu transportowego. Te mapy to efekt symulacji na pasażerskim modelu transportowym. Pokazują one naocznie, jak wzrośnie liczba obsługiwanych pasażerów, jak wzrośnie liczba połączeń. Generalnie w największym skrócie można powiedzieć, że wzrośnie dwukrotnie. Wykorzystanie transportu kolejowego w Polsce wzrośnie dwukrotnie w stosunku do tego, co mamy obecnie.

Już teraz CPK pozyskuje fundusze unijne. Pozyskuje je z sukcesem. Najbardziej chciałem zwrócić państwa uwagę na rozdanie CEF Reflow. To jest instrument unijny na zakończenie perspektywy, gdzie są to „resztówki", gdzie ktoś nie zrealizował projektu, nie wydał jakichś środków. Zbiera się je i dokonuje jeszcze jedną dogrywkę, jeszcze jedno rozdanie projektów, które jest jedno, europejskie. Nie ma koszyków narodowych, wszyscy składają merytorycznie oceniane projekty i najlepsze merytorycznie wygrywają, konkurując z projektami z całej Europy. Dwa projekty CPK, które tutaj zgłosiliśmy, uzyskały maksymalną punktację. Można powiedzieć, że rozbiliśmy pulę razem z projektami PKP PLK i portów morskich. W tym rozdaniu CEF Reflow Polska jest największym beneficjentem, jeżeli chodzi o państwa w Europie, i dostaje jedną szóstą puli, która była do podziału na całą Europę. To właśnie te CPK projekty z punktu widzenia kryteriów unijnych i tego, co one dają jako efekt ekologiczny, jako efekt przeniesienia transportu z kołowego na szynowy… To jest właśnie to, co w różnych unijnych wskaźnikach jest punktowane najwyżej i powoduje, że nasze projekty punktują najwyżej.

Główny węzeł CPK, bo o węzłach mieliśmy dzisiaj mówić, nowy, krajowy węzeł powstający przy lotnisku, ale przede wszystkim w transportowym sercu Polski, blisko geograficznego środka Polski, jest przesunięty w kierunku Warszawy jako największej metropolii i największego generatora ruchu, przy autostradzie A2, blisko autostrady A1, przy miejscu, gdzie obecnie urywa się centralna magistrala kolejowa, bo ona nie została dokończona, ale docelowo będzie przy centralnej magistrali kolejowej, bo ją dokończymy. To jest po prostu miejsce, które jest transportowym sercem Polski. Właściwie już od lat 70. naukowcy wskazywali na to miejsce jako na punkt ciężkości systemu transportowego Polski i na to, że on był mniej więcej w tych okolicach.

Oczywiście w debacie publicznej pojawiło się to, że na świecie faktycznie rzadko zdarza się główny węzeł kolejowy w bezpośrednim sąsiedztwie największego lotniska. Myślę, że wiele państw na świecie tego żałuje i chciałoby tak mieć, ale jest to wynik zaszłości historycznych. Można powiedzieć, że zgarniamy tu pewną rentę spóźnialskiego. Nie mając pewnej infrastruktury, która w państwach bardziej rozwiniętych była budowana kilkadziesiąt lat temu, możemy czerpać z tych nauk, możemy być mądrzejsi i możemy być mądrzejsi o to, jak to się realizuje, żeby była intermodalność, żeby była wzajemna synergia tych środków transportu.

Jeżeli mówimy o dwukrotnym zwiększeniu przejazdów kolejowych w Polsce, to i tak gdzieś w Polsce musiałby powstać główny węzeł kolejowy, albowiem np. dwukrotne zwiększenie przepustowości węzła warszawskiego, gdyby to węzeł warszawski miał pełnić tę rolę, byłoby awykonalne, tzn. wymagałoby pewnej skali wyburzeń. W centrum miasta niezwykle trudno jest np. dwukrotnie zwiększyć szerokość pasa zajmowanego przez linię kolejową itd, itd. Zresztą nie wszyscy podróżują akurat do Warszawy. W Polsce są też inne kierunki. Racjonalne jest zbudowanie nowego węzła blisko tego miasta, z szybkim dojazdem, z dużą liczbą połączeń, właśnie tam, gdzie można budować na potrzeby, a nie będąc ograniczonym istniejącą zabudową i infrastrukturą. To, że będzie ono połączone z portem lotniczym, to tylko dodatkowa synergia, dodatkowa wartość dodana, i dla transportu kolejowego, i dla transportu lotniczego.

Harmonogram lotniskowy jest podobny do tego dla pierwszych odcinków linii kolejowych. Publicystycznie mówiąc, w 2023 r. to pierwsza łopata inżynierska, rozpoczęcie przygotowawczych prac budowlanych, a w 2027 r. to zakończenie prac budowlanych. Opieramy się tutaj na pogłębionej prognozie IATA, Międzynarodowego Stowarzyszenia Przewoźników Powietrznych. Przewiduje ona 2024 r. jako rok odbudowania ruchu lotniczego po pandemii. Muszę przyznać, że mam tu dużą osobistą satysfakcję, bo pamiętam, jak dwa lata temu w debacie publicznej musiałem odpierać zarzuty, że CPK jest bez sensu, bo jest pandemia i ludzie przestali latać. Jak widać, co prognozuje IATA, ale widać to też po wynikach, bo w tym roku zbliżymy się albo nawet przekroczymy 80% ruchu lotniczego sprzed pandemii, 2024 r. to będzie rok, w którym bijemy rekord ruchu lotniczego w Polsce, tzn. przekraczamy poziom sprzed pandemii i są kolejni, kolejni pasażerowie. W 2019 r., w tym ostatnim roku przed pandemią, port lotniczy Chopina był zasadniczo wypełniony. Zasadniczo był już bardzo blisko wyczerpania swojej przepustowości. Mówimy oczywiście o całym rynku w Polsce, to nie jest prognoza dla samego CPK. To zresztą od razu odpowiada na pytania dotyczące lotnisk regionalnych. Na rynku lotniczym, który jako całość ma 142 mln pasażerów, jeżeli centralne lotnisko obsługuje np. 60, 70 mln, to zostaje jeszcze 70 mln dla pozostałych lotnisk, czyli więcej, niż obecnie wynosi cały ten rynek.

W lotnicze tematy też nie będziemy się jednak zagłębiać, bo dzisiaj tematem jest kolej. Dość powiedzieć, i to będzie też zupełnie nowa jakość, że przewozy cargo są zasadniczo inne gatunkowo niż cargo kolejowe. Są to towary lekkie, niewielkie objętościowo, bardzo drogie, na których jest duża marża. Mówiąc krótko, jest to dobry biznes. Kolej to przewozy masowe lub kontenery, ale jest tutaj pewna interoperacyjność i intermodalność. Pewnie w miejscu, gdzie pojawia się duża liczba połączeń kolejowych, pojawią się też terminale przeładunkowe, terminale intermodalne. To jest jeden z projektów, który opracowujemy w Pionie Aerotropolis i Airport City. Prawdopodobnie w ramach programu CPK pokusimy się o co najmniej jeden towarowy terminal intermodalny, zasadniczo kolejowy, ale feedowany również częściowo strumieniem cargo lotniczego, bo wszystko wskazuje na to, że po pierwsze, jest taka ogromna potrzeba w Polsce i tego rodzaju obiektów brakuje, a po drugie, będzie to po prostu dobry biznes, na którym dobrze się zarobi.

Badania terenowe trwają, tak jak mówiliśmy, na 1300 km linii kolejowych, bo to jest najważniejsze, ale swoją drogą na terenie lotniska również. Trwają inwentaryzacje przyrodnicze, środowiskowe i wszystkie możliwe.

Węzeł kolejowy CPK… Tu widzicie państwo trzy warianty samego lotniska. Linia pośrodku to linia kolejowa, która zasadniczo przebiegać będzie pod lotniskiem, częściowo w głębokim tunelu, częściowo w wykopie. Linia kolejowa główna będzie zintegrowana z terminalem lotniczym. Z tej mapki wyjęte zostało lotnisko, żeby pokazać sam węzeł,

w którym będą wiązać się ze sobą połączenia z różnych stron Polski, przez które przejeżdża. Będziemy więc musieli zachować bardzo dużą przepustowość, która będzie w stanie obsłużyć nie tylko ruch dowożący i rozwożący z lotniska, ale również znaczący ruch tranzytowy, który przez ten teren będzie przebiegał. Jak widać, jest tutaj dowiązanie do obecnego CMK.

To jest wariant inwestorski i lotniska, i węzła kolejowego, i jednocześnie też inwestycji drogowych, i dowiązania do dróg krajowych i do autostrady. Tak to będzie wyglądało. Jest to dość świeży materiał, został zaprezentowany kilka dni temu. To zakończenie głównych prac, zarówno jeżeli chodzi o STEŚ węzła kolejowego, jak i o masterplan lotniska.

Pomińmy inwestycję lotniskową. Główny partner to Korea i port lotniczy Incheon. To, jeżeli chodzi o inwestycję lotniskową, bo trzeba tu powiedzieć, że schemat inwestowania tych dwóch rodzajów inwestycji jest różny i musi być diametralnie różny, bo tego wymaga prawo europejskie. Inwestycja lotniskowa to inwestycja w swoim założeniu komercyjna, która musi zwracać się komercyjnie. Stąd zaangażowanie państwa i pieniędzy państwowych będzie stosunkowo niewielkie co do skali inwestycji, choć oczywiście nadal liczone w miliardach, takie, żeby zachować kontrolę właścicielską nad tym przedsięwzięciem, żeby w sensie *equity* co najmniej 51% było po stronie polskiego państwa i ta infrastruktura strategiczna była przez Polskę kontrolowana. Będzie natomiast do 49% *equity* oraz *debt*. Instrumenty dłużne finansowania projektu to będzie finansowanie komercyjne.

Inwestycje kolejowe zupełnie inaczej. Jak państwo wiecie, infrastruktura kolejowa w UE jest infrastrukturą publiczną. Zasadniczo nie da się zbudować modelu przychodowego, który pozwalałby na zaangażowanie kapitału prywatnego, bo nie może ona generować zysku. Stąd źródłem finansowania będą tutaj środki państwowe, budżetu państwa oraz środki unijne.

Inwestycje drogowe jak na skalę przedsięwzięcia lotniskowego i kolejowego nie są największe. Tylko je zasygnalizuję. Są one realizowane przez Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad. To poszerzenie autostrady A2 między Warszawą i Łodzią, dodatkowy pas, budowa autostradowej obwodnicy Warszawy i odcinka trasy S10. Tu też są zaawansowane prace, analizowane są przebiegi itd., itd.

Elementy wspierające misję CPK, czyli uzupełnienia systemu transportowego Polski… Poza inwestycjami prowadzonymi przez CPK, identyfikujemy również takie przedsięwzięcia, które potrzebują wsparcia, żeby zaistniały. Nie są już przez nas realizowane, ale są ważnym elementem. Dostrzegamy, czy analiza wykazuje, że są brakującym elementem systemu transportowego Polski.

Zacznę może od tego, co się nie udało. Nie udało się wesprzeć samorządów warmińsko-mazurskich, które chciały aplikować do Programu Kolej Plus, żeby połączyć rewitalizację kolejową między Olsztynem a Giżyckiem, czyli między naszymi dwoma szprychami. Zadeklarowaliśmy, że pomożemy samorządom uzyskać ich wkład własny do programu 500 plus. Niestety ostatecznie, przynajmniej w tym rozdaniu, pomimo tego naszego wsparcia samorządy nie dogadały się i tego nie złożymy, nad czym ubolewam.

Tu natomiast pokazujemy inwestycję, która na ten moment się udaje. Droga czerwona to połączenie portu morskiego w Gdyni, portu o strategicznym znaczeniu dla gospodarki państwa, nawiasem mówiąc, portu partnerskiego dla CPK. Generalnie porty morskie oferują pełną intermodalność, z wyjątkiem połączeń lotniczych. CPK z przyczyn oczywistych oferuje pełną intermodalność, z wyjątkiem transportu morskiego. Jest to naturalne partnerstwo. Jest tu też wątek historyczno-narracyjny, bo Gdynia to takie CPK dwudziestolecia międzywojennego. CPK to taka Gdynia współczesnej Polski, ale portowi w Gdyni brakuje bezpośredniego połączenia do systemu dróg krajowych i autostrad. Jest połączony drogą powiatową, co powoduje kongestię ograniczenia w dostępie do portu. CPK przekazało środki na prace przygotowawcze. Dzięki temu ruszył projekt budowy drogi czerwonej, która połączy port w Gdyni z systemem dróg krajowych.

Z tego rodzaju projektów mamy też zaawansowane rozmowy z samorządem województwa łódzkiego, mniej zaangażowane w kilku innych miejscach w Polsce. Wszędzie tam, gdzie identyfikujemy potrzebę inwestycji w transport, inwestycji w infrastrukturę,

która będzie cennym uzupełnieniem systemu transportowego, staramy się wspierać takie inicjatywy. Tyle z mojej strony. Jesteśmy gotowi do udzielenia odpowiedzi na pytania.

Przewodniczący poseł Mariusz Trepka (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Dziękuję za tę piękną prezentację. Moje pytanie jest techniczne. Czy nie ma przeszkód, żeby członkowie podkomisji i Komisji Infrastruktury otrzymali tę prezentację?

Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu ds. CPK Marcin Horała:

Przeszkód nie ma, tylko zwracam się do mojej ekipy, żebyśmy, zanim wyślemy… Nie mówiłem tego państwu z Komisji, ale w trzech miejscach były drobne błędy, więc poprawimy je i wtedy wyślemy.

Przewodniczący poseł Mariusz Trepka (PiS):

Dobrze, nie ma problemu. Dziękuję za tę prezentację. Otwieram dyskusję. Widzę, że pierwszy zgłosił się poseł Joński. Bardzo proszę.

Poseł Dariusz Joński (KO):

Panie przewodniczący, panie ministrze, bardzo dziękuję. Na wstępie też chciałem poprosić o możliwość przekazania tej prezentacji.

Przewodniczący poseł Mariusz Trepka (PiS):

Jeszcze uwaga techniczna. Salę mamy do godz. 17:00, tak że bardzo prosiłbym o krótkie pytania i krótkie odpowiedzi, żebyśmy zmieścili się w tym czasie.

Poseł Dariusz Joński (KO):

Krótkie pytania. Będę prosił pana ministra, żeby odpowiedział na piśmie, ponieważ będę pytał o temat kolei, ponieważ dzisiaj skupiamy się na kolei. Pan minister prezentuje tutaj prędkość na odcinku Łódź – Warszawa na poziomie maksymalnie 250 km/h. Czas przejazdu w relacji Łódź – Warszawa to 45 minut. Chciałbym zapytać, jak to jest. My, a dokładnie mieszkańcy Łodzi i Warszawy, którzy dojeżdżali do Warszawy albo do Łodzi, czekaliśmy prawie 10 lat. Na remont całego tego odcinka wydano 2,5 mld zł. Pociąg miał jechać 65 minut. Linia jest dostosowana do 160 km. Sprawdzam w najnowszym rozkładzie i zamiast jechać 65 minut, pociąg z Łodzi Fabrycznej do Warszawy Centralnej bez przesiadek jedzie dokładnie godzinę i 37 minut oraz godzinę i 34 minuty, czyli można powiedzieć, że nawet dłużej niż przed remontem sprzed 10 lat.

Teraz prezentujecie państwo projekt, który ma być w 2034 r. Pociąg będzie jechał 45 minut. Pytam o to dlatego, że jako Łódzki Zespół Parlamentarny wielokrotnie występowaliśmy, żeby sprawdzić czasy przejazdów. Możecie państwo mówić, co będzie za 12 lat, ale ludzie jeżdżą tu i teraz. Ludzie czekali i jeździli tymi pociągami po trzy godziny, żeby remont się zakończył, a po zakończonym remoncie słyszymy, że nie ma takiego taboru, żeby przejechać w 65 minut. Planujecie państwo kolejne wielkie inwestycje, a ludzie jadą tym pociągiem coraz dłużej. Mówimy o odcinku 130 km w relacji Łódź – Warszawa. Wydano 2,5 mld zł, a nie mówię już o dworcu, mówię o samym torowisku między Łodzią a Warszawą.

Pytam więc tu i teraz. To, co pan minister przedstawia o tym, co będzie za 12 lat, jest pewnie na oddzielną dyskusję, ale chciałbym zapytać, czy rozważacie państwo jednak możliwość skrócenia tych czasów, bo to jest zbyt długie. Mówię tu o odcinku nawet do Warszawy Zachodniej, bo rozumiem, że między Warszawą Zachodnią a Warszawą Centralną jest remont, okej, ale do Warszawy Zachodniej jest ponad godzina i 25 minut. To jest dłużej albo przynajmniej tyle samo, co przed remontem. W czym jest więc problem? Czy faktycznie w taborze? Czy problem jest w organizacji? Czy pan minister mógłby powiedzieć, gdzie tkwi problem? Dziękuję.

Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu ds. CPK Marcin Horała:

Powiedzieć, czy odpowiedzieć na piśmie?

Poseł Dariusz Joński (KO):

Poproszę na piśmie.

Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu ds. CPK Marcin Horała:

Jest z nami pan prezes Bresch z PKP PLK, więc pewnie mógłby wejść w szczegóły tej inwestycji. Ze swojej strony tylko…

Przewodniczący poseł Mariusz Trepka (PiS):

Panie pośle, na piśmie?

Poseł Dariusz Joński (KO):

Jeśli mogę na piśmie, to będę wdzięczny. Jeśli pan prezes mógłby zasygnalizować tutaj, na posiedzeniu Komisji, to też będę wdzięczny, chociaż wolałbym na piśmie, bo już wielokrotnie słyszałem, że czasy przejazdów będą analizowane, a nie możemy się doczekać. W najnowszym rozkładzie ten pociąg jedzie jeszcze dłużej, mamy jeszcze mniej rozkładów z Łodzi do Warszawy i ludzie jeżdżą w tych pociągach jak szprotki, stąd to pytanie.

Przewodniczący poseł Mariusz Trepka (PiS):

Panie pośle, to umówmy się tak, że na piśmie, bo kolejni posłowie czekają na zadanie pytań. Panie ministrze, może tak być?

Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu ds. CPK Marcin Horała:

Tak zrobimy. Gdyby udało się wyczerpać wszystkie pytania, a zostałby jeszcze czas, wrócimy do tematu tutaj, a tak, odpowiedź będzie na piśmie.

Przewodniczący poseł Mariusz Trepka (PiS):

Proszę, pan poseł Adam Śnieżek.

Poseł Adam Śnieżek (PiS):

Panie ministrze, rozumiem, że imponujące liczby połączeń, które tutaj zobaczyliśmy, będą przy osiągnięciu bardzo dużej liczby pasażerów, czyli koło 2050 r.? Chciałem się upewnić. To jest jedno pytanie.

Drugie pytanie dotyczy linii na Podkarpaciu. Odcinek Łętownia – Rzeszów jest zaznaczony w prezentacji jako pozostający w realizacji. Były tam konsultacje dotyczące przebiegu. Prosiłbym o informację o tym, na jakim to jest etapie. Chciałbym także zapytać o linię nr 122, Rzeszów – Brzozów – Sanok, gdzie zupełnie wstępne konsultacje z lokalnymi samorządami były półtora roku czy dwa lata temu. Na jakim etapie jest przygotowanie tej linii? Dziękuję.

Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu ds. CPK Marcin Horała:

Dobrze. Za chwilę oddam głos zespołowi, natomiast w największym skrócie co do liczb połączeń powiem, że nie do końca jest tak, że to będzie w 2050 r. Ten system będzie oczywiście powstawał stopniowo, ale kiedy na przykład powstanie już połączenie CPK między Warszawą a Łodzią, to liczba połączeń zacznie być zbliżona, czyli będzie to w 2027 r. Myślę, że pełne liczby to jest zakończenie całego systemu. Na ten moment planujemy 2034 r., a zakładając pewne opóźnienia, przesunięcia, będzie to 2036 r. lub 2037 r.

To już wtedy, choć trzeba powiedzieć, że jesteśmy inwestorem infrastrukturalnym, nie jesteśmy przewoźnikiem, więc prognozujemy potoki, mapujemy, wskazujemy, co byłoby optymalne, a na koniec będzie musiał przyjść przewoźnik i zaoferować przewozy. W przypadku KDP będzie to przewoźnik państwowy, więc oczywiście nie jest tak, że jest to jakiś żywioł. Plus dzięki temu, że to nie jest full KDP, będzie możliwość zlecania *public service* i oferowania publicznej usługi przewozowej, czyli wpływania przez państwo czy np. przez samorządy na to, jak oferowana jest ta oferta przewozowa. W największym więc skrócie, będzie to szybciej niż w 2050 r., miejscami dużo szybciej. W niektórych miejscach trzeba będzie trochę poczekać, natomiast nie jest tak, że to będzie dopiero za 30 lat.

Teraz poprosiłbym o dwa słowa o dwóch podkarpackich odcinkach.

Zastępca dyrektora ds. analiz Pionu Kolejowego Biura KPR CPK Michał Jasiak:

Michał Jasiak. Dzień dobry. Uzupełnię informację na temat tych dwóch odcinków. W odcinku Łętownia – Rzeszów aktualnie opracowywane jest studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe, stąd proces konsultacyjny, który intensywnie się tam odbywa, mający na celu wybór jednego z rekomendowanych wariantów, który zostanie dokonany w tym roku. Wtedy, tak jak w przypadku prezentowanego dzisiaj odcinka Warszawa –

Łódź, będziemy mieli konkretną wiedzę o tym, z którym wariantem chcemy wejść w etap dokumentacji projektowej i uszczegóławiać go w celu jego późniejszej realizacji.

Przy drugim wspomnianym odcinku, czyli Rzeszów – Brzozów – Sanok, jesteśmy o etap wcześniej. Dotychczas prowadzone były konsultacje korytarza przebiegu linii kolejowej w ramach strategicznego studium lokalizacyjnego inwestycji CPK. Zebraliśmy wnioski z tych konsultacji. Samo studium, mające na celu zidentyfikowanie tych trasowań, uszczegółowienie i wybór jednego z nich, rozpocznie się w pierwszej połowie przyszłego roku.

Przewodniczący poseł Mariusz Trepka (PiS):

Dziękuję. Proszę posła Grabarczyka.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wysoka podkomisjo, panie ministrze, szanowni państwo, to ambitny program, ale niestety program CPK to równocześnie pogrzeb kolei dużych prędkości. Potwierdził pan dzisiaj, że przyjęte założenia to odstępstwo od definicji europejskiej. Biała księga z 2011 r., która została przyjęta w Unii Europejskiej, definiuje KDP jako kolej powyżej 250 km/h.

Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu ds. CPK Marcin Horała:

O ile pamiętam, średnio 250 km/h, co znaczy, że maksimum może być większe.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Powyżej 250 km/h lub równo z 250 km/h. To znaczy, że wprowadza pan w błąd opinię publiczną. Jako pełnomocnik rządu nie powinien pan tego robić. Może pan to nazywać szybką koleją, ale nie koleją dużych prędkości. Jesteśmy w UE, powinniśmy używać tych definicji, które we wspólnocie są w powszechnym obiegu.

Mam niestety podejrzenia, że ten przeskalowany projekt nie zostanie zrealizowany. Mówię w tej chwili tylko o komponencie kolejowym, bo podkomisja zajmuje się koleją. Inflacja, którą GUS podał ostatnio, sięga już prawie 14%. Przypomnę pewne dane. 1984 r. to 15%, 1985 r. to 15,1%, 1986 r. to 17,7%. 1977 r. to 4,9%. Przywołuję 1977 r. dlatego, że był to rok, w którym ukończono pierwszy etap Centralnej Magistrali Kolejowej. Tę linię realizowano w ciągu sześciu lat i okazało się, że już wtedy rozpędzała się inflacja, bo w 1978 r. było 8,1%, w 1979 r. było 7%, w 1980 r. było 9,4%, a potem już poleciało.

Niestety będziemy mieli powtórkę z rozrywki. Trzymam kciuki, żeby udało się zrealizować przynajmniej dwa projekty, czyli żeby Centralną Magistralę Kolejową udało się odprowadzić do Trójmiasta, bo to pozwoli na uwolnienie przepustowości dla celów towarowych dwóch ważnych arterii kolejowych. Życzyłbym też powrotu do projektu Igrek, i to w wariancie, który pozwoli także komunikować mieszkańców Wrocławia i Poznania, tzn. z rozwidleniem w aglomeracji ostrowsko-kaliskiej, gdzie pierwotnie było to planowane. Ruch generują wielkie skupiska ludności. To jest truizm, ale to jest oczywista prawda. Często krytykujecie państwo model policentryczny, a w gruncie rzeczy budujecie taki sam. Szprychy, które mają prowadzić do CPK, to właśnie tego rodzaju koncepcja, tylko zrealizowana w skali makro. KDP jest szansą na włączenie się w europejski system sieci kolei dużych prędkości, jednak pod warunkiem, że będziemy realizowali ten projekt zgodnie z regułami, które zostały przyjęte w UE.

2022 r. to 30. rok realizacji kolei dużych prędkości w Hiszpanii. W tym roku osiągną długość linii przekraczającą 4 tys. km, ale to jest kolej dużych prędkości z prawdziwego zdarzenia, z indeksem prędkości 320 km/h. Chciałbym, żebyśmy mówiąc o kolei dużych prędkości, rozmawiali dokładnie o tym samym, czyli o szybkiej kolei, która wprowadza naszą kolej do XXI wieku. Jest na to szansa, tak że proszę jeszcze zweryfikować projekty i nie wprowadzać w błąd opinii publicznej.

Przewodniczący poseł Mariusz Trepka (PiS):

Pan minister?

Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu ds. CPK Marcin Horała:

Szanowny panie ministrze, zdecydowanie nie zgodzę się co do tego, że oszukuję opinię publiczną, mówiąc o kolei dużych prędkości, że jest koleją dużych prędkości, bo, z całym

szacunkiem dla unijnych definicji, jest jeszcze rzeczywistość. Jak wiemy, w unijnej definicji marchewka jest owocem, a ślimak jest rybą, co nie zmienia faktu, że nimi nie są.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

To samo dotyczy praworządności, wiemy.

Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu ds. CPK Marcin Horała:

Chce mnie pan namówić na godzinny wykład, ale się nie dam. Unijna definicja kolei dużych prędkości skutkuje tylko jednym, tym, że kolej, która ją spełnia, musi być przedsięwzięciem bardziej komercyjnym, że trudniej na nią uzyskać środki unijne, bo ona musi się bilansować, czyli nie można robić dotacji do przewozów i usługi publicznej…

Przewodniczący poseł Mariusz Trepka (PiS):

To chyba też odległości między przystankami?

Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu ds. CPK Marcin Horała:

Tym skutkuje to, że spełniło się te kryteria. A jakie są to kryteria? To właśnie średnia prędkości wynosząca 250 km/h, u nas maksymalna. Siłą rzeczy jak prędkość maksymalna wynosi 250km/h, to średnia będzie mniejsza. To też odległości między przystankami, o ile pamiętam, wynoszące 100 km.

Co powodowałaby budowa tego systemu w unijnym systemie KDP? To, że największe metropolie jeszcze zyskują. Tak jak z Poznania do Warszawy po naszej inwestycji będzie o godzinę szybciej, to byłoby szybciej o godzinę i 15 minut albo o godzinę i 20 minut, ale np. Sieradz straciłby te połączenia, Brzeziny nie mogłyby mieć żadnych połączeń, podobnie Płock, Ostrołęka itd, itd. Patrząc zarówno na jakość połączeń komunikacyjnych, jakie obecnie oferujemy w Polsce, jak i na gęstość siatki osadniczej, uważamy, że 15 minut korzyści dla mieszkańców Poznania – a i tak przecież będzie znacząco szybciej, niż jest teraz – nie jest warte tej gigantycznej straty dla całego szeregu mniejszych, średnich miejscowości, w których te pociągi w ogóle nie mogłyby się zatrzymywać.

Natomiast na głównych, długich odcinkach budujemy z takim założeniem, że twarde, inżynieryjne prace pozwalają na osiągnięcie niewielkim nakładem prędkości 350 km/h, gdybyśmy kiedyś, w przyszłości, w toku rozwoju gospodarczego i społecznego uznali, że jest taka potrzeba. To, co twardo definiuje, czyli np. promienie łuków, kąty nachyleń, będzie więc zaprojektowane pod 350 km/h. Świadomą decyzją, wynikającą z analizy chociażby siatki osadniczej w Polsce, jest to, że uważamy, że uruchomienie kilkudziesięciu średnich miejscowości, średnich i mniejszych ośrodków i włączenie ich do premium systemu transportowego, zaoferowanie im całego szeregu częstych szybkich połączeń to główna korzyść i główny przełom, większy i bardziej znaczący niż z perspektywy największych ośrodków.

Co do Hiszpanii, to prawda, aczkolwiek zwracam uwagę, że wszyscy eksperci mówią, że system hiszpański jest przeskalowany, przeinwestowany i liczba podróżujących systemem KDP jest raczej zawodem, być może również dlatego, że jest on tak szybki i nie zbiera pasażerów z mniejszych ośrodków. Inna sprawa, że trzeba by to głębiej przeanalizować, bo to oczywiście inna siatka osadnicza, inne uwarunkowania geograficzna itd. My analizujemy potrzeby polskie.

Co do inflacji rozumiem, że pan minister nie sugeruje, że budowa Centralnej Magistrali Kolejowej wywołała inflację, natomiast zwracając uwagę na Igreka i na CMK-Północ, pan minister… W sensie liczby kilometrów nowo wybudowanych linii to już jest większość z naszego programu CMK-Północ i Igrek. Nie wiem, ile to jest dokładnie, ale na pewno grubo ponad 1 tys. km z 2 tys. km. Pozostałe odcinki są jednak znacząco krótsze.

Co do kwestii przeniesienia rozwidlenia Igreka z Nowych Skalmierzyc do Sieradza, to też zasługuje na dłuższy wykład, ale generalnie wszystkie parametry południowej odnogi, czyli kierunku wrocławskiego i transgranicznego, znacząco zyskują. Cała połać województwa łódzkiego, okolice Wieruszowa itd., może być podłączona i uruchomiona kolejowo. Analiza na poziomie strategicznego studium lokalizacyjnego wykazała, że rozwidlenie w Sieradzu, a nie w Nowych Skalmierzycach, jest bardziej korzystne i racjonalne. Oczywiście nie jest tak, że zupełnie nie będzie połączeń między Wrocła-

wiem a Poznaniem. One będą, choć faktycznie nie aż tak szybkie, jak mogłyby być, tylko że wówczas będą straty w Łódzkiem, jak również dla czasów przejazdów między Wrocławiem a Warszawą, a mimo wszystko we Wrocławiu będzie to kierunek znacznie popularniejszy niż Poznań. To tyle, już nie wchodząc w temat inflacji…

Przewodniczący poseł Mariusz Trepka (PiS):
Dziękuję, panie ministrze. Bardzo krótko?

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):
Tak. Pan minister jest młodym człowiekiem…

Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu ds. CPK Marcin Horała:
Już nie tak bardzo.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):
…i być może nie pamięta, że był projekt, aby przedłużyć Centralną Magistralę Kolejową od razu do Trójmiasta. To właśnie kilkunastoprocentowa inflacja spowodowała zaniechanie tego projektu. To dlatego potem wiele lat nie realizowano tego pomysłu, bo nie było na to pieniędzy. W podobny sposób już niedługo zacznie pan redukować te mocarstwowe plany. Inflacja szybko nie wygaśnie.

Przewodniczący poseł Mariusz Trepka (PiS):
Panie ministrze, panie przewodniczący, myślę, że to dla Polski droga ku rozwojowi. Oby to wszystko powiodło się i udało. Szkoda, tak jak mówi pan przewodniczący minister Grabarczyk, że inflacja spowodowała, że Centralna Magistrala Kolejowa nie była wykonana do Gdyni. Szkoda. Może brakowało decyzji już nawet po 1990 r. i nie myślano o tym, żeby dokończyć jej budowę.

Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu ds. CPK Marcin Horała:
Panie przewodniczący, o ile w latach 80., powiedzmy, w wyniku inflacji wybudowano tylko część CMK, to w latach 90., kiedy prowadzono politykę gospodarczą, w której zwalczanie inflacji było absolutnym bożkiem i odcinano dopływ pieniądza do gospodarki nawet kosztem bankructw, recesji, nie tylko nic nie zbudowano na kolei, ale parę tysięcy kilometrów połączeń zlikwidowano i rozebrano.

Przewodniczący poseł Mariusz Trepka (PiS):
Tak jest. Bardzo dziękuję. Czy są jeszcze jakieś pytania? Poseł Sterczewski, bardzo krótko, bo mamy niecałe 10 minut.

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):
Oczywiście. Szanowny panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, dziękuję za tę prezentację, pełną wizji na przyszłość. Wszystko to wygląda bardzo kosmicznie i niesamowicie. Jako jeden z tysięcy poznaniaków i poznanianek nie mogę doczekać się 48 połączeń do Warszawy, tym bardziej po trasie, która jest remontowana już ponad pięć lat, czyli dłużej niż trwała I wojna światowa. Wydano na to 2,5 mld zł, a po remoncie kolej ma pojechać szybciej o zaledwie pięć minut, więc miałbym ogólny apel. Zanim zajmiemy się wspaniałą i piękną przyszłością, warto zwrócić uwagę na teraźniejszość, która bywa mniej różowa.

Poza tym chciałbym zwrócić uwagę na to, co moim zdaniem powinno być najważniejszą treścią prezentacji, której moim zdaniem nieco zabrakło, czyli na to, jakie są plany na konsultacje społeczne. Jak widzicie państwo dialog i rozmowy z mieszkańcami, którzy protestowali w zeszłym tygodniu? W najbliższym czasie planują kolejne protesty. Dlaczego szansa tego rodzaju spotkania jak teraz, czyli spotkania podkomisji, doskonałej okazji do podjęcia tego dialogu, nie została wykorzystana? To jest pytanie zarówno do pana ministra, jak i do pana przewodniczącego. Dlaczego na posiedzenie podkomisji nie zostali wpuszczeni przedstawiciele mieszkańców? Dlaczego nie zostali wpuszczeni radni z Sejmiku Województwa Mazowieckiego, którzy są w Komisji Infrastruktury i zajmują się CPK? Dlaczego nie mogli uczestniczyć w tej debacie? Spójrzmy, ile jest miejsca. Krzesła na pewno by się znalazły. Nie widzę tutaj przeciwwskazań technicznych. Jestem głęboko zaniepokojony brakiem prawdziwego dialogu i rozdźwiękiem między

piękną przyszłością a teraźniejszością, która moim zdaniem dalece odbiega od zadowolenia wszystkich stron. Dlatego jest generalne pytanie: Jak mamy uwierzyć, jak ludzie w Polsce mają uwierzyć, że zarówno CPK, jak i wszystkie szprychy nie będą powstawać na krzywdzie ludzkiej? Z tym pytaniem, mając nadzieję na uzasadnienie braku wpuszczenia radnych i przedstawicieli mieszkańców, chciałbym państwa zostawić. Liczę na jakieś uzasadnienie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mariusz Trepka (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie pośle, tematem dzisiejszego posiedzenia podkomisji nie było spotkanie z mieszkańcami czy z przedstawicielami różnych środowisk i dyskusja na temat wywłaszczania w tych miejscach, gdzie będzie powstawał CPK lub gdzie będą powstawały nowe odcinki kolejowe. Dzisiaj była konkretna informacja, którą przedstawił pan minister Horała, o tym, jaki będzie rozwój kolei, które będą obsługiwały CPK. Taka informacja została przedstawiona, natomiast nie ma żadnych przeszkód, żeby pan minister i współpracownicy na posiedzeniu zupełnie innej komisji, nie komisji do spraw kolejnictwa, mogli spotkać się i dyskutować w tym temacie. Takie jest moje uzasadnienie i odpowiedź na pana tezy i mówienie, dlaczego nie zostali wpuszczeni. Była przedstawiona informacja. Pan minister ze swoimi współpracownikami ją przedstawił. Pan sam stwierdził, że ta informacja jest bardzo dobra.

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):

Piękna, ale nierealistyczna.

Przewodniczący poseł Mariusz Trepka (PiS):

Mam nadzieję, że to spowoduje rozwój dla Polski i że to będzie z korzyścią dla nas jako mieszkańców Polski. Jak kiedyś ktoś mówił, że nie opłaci się przekop Mierzei Wiślanej, tak w tej chwili widzimy, jak ważna to była inwestycja, która dla Polski jest drobiazgiem, bo 2 mld zł to nie jest zbyt duża kwota. CPK jest natomiast większą inwestycją, ale uważam, że Polskę na to stać, bo jesteśmy w środku Europy.

To jest moje uzasadnienie. Nie wiem, czy pan minister chciałby coś dodać...

Sekretarz stanu w MI, pełnomocnik rządu ds. CPK Marcin Horała:

Tylko dwa słowa. Pan poseł znakomicie uzasadnił właśnie potrzebę budowy nowych linii kolejowych. Modernizacja istniejących linii ma daleko idące ograniczenia i nie da się tak zmodernizować istniejącej linii, żeby było dwa razy szybciej niż przed modernizacją. Stąd konieczność, np. w ramach tzw. Igreka, budowy zupełnie nowej linii do Poznania, bo, jeżeli chodzi o czasy przejazdu, nie da się wycisnąć dużo więcej po istniejącej linii, choćby zmodernizować się tam na śmierć.

Jeżeli natomiast chodzi o rozmowy i konsultacje społeczne, to swoją drogą CPK jest również największym projektem konsultacji społecznych inwestycji infrastrukturalnych w historii Polski. Paradoksalnie trochę na tym tracimy. W wielu innych inwestycjach drogowych na tym etapie zaawansowania inwestycji mieszkańcy nie wiedzą nawet, bo nikt im nie mówi, że jest tam planowana jakaś inwestycja, w związku z czym panuje spokój społeczny, bo nikt nie denerwuje się tym, że w przyszłości będzie jakaś inwestycja. Mieszkańcy dowiadują się o fakcie dokonanym na bardziej zaawansowanym etapie.

Podsumowując, prawo wyraźnie definiuje, jakie są obowiązki konsultacyjne inwestora, a wszystkie wymagane prawem obowiązki CPK jako inwestor spełnia plus przeprowadził już cały szereg dodatkowych rund, konsultacji, spotkań, których prawo nie wymaga, które są dodatkowe. To powoduje, że znacząco większa jest świadomość społeczna. To powoduje, że występuje zjawisko „nie w moim ogródku" i że są protesty. To powoduje również, że jak część polityków pokaże się na tym proteście, jak jeszcze postraszy tych ludzi, to jest to medialne, nośne, więc niektórzy politycy próbują budować na takich emocjach swoją karierę. Mogę tylko załamać nad tym ręce, ale taka jest rzeczywistość.

Przewodniczący poseł Mariusz Trepka (PiS):

Dziękuję, panie ministrze. Szanowni państwo, zamykam dyskusję. Na tym wyczerpaliśmy porządek dzisiejszego posiedzenia podkomisji. Dziękuję państwu. Zamykam posiedzenie.